



(12)

**EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**(43) Veröffentlichungstag:  
 10.07.2002 Patentblatt 2002/28

(51) Int Cl. 7: B65G 49/04, B05C 3/10

(21) Anmeldenummer: 01127220.0

(22) Anmelddatum: 16.11.2001

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
 AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU  
 MC NL PT SE TR  
 Benannte Erstreckungsstaaten:  
 AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 04.01.2001 DE 10100167

(71) Anmelder: EISENMANN MASCHINENBAU KG  
 (Komplementär: EISENMANN-Stiftung)  
 71032 Böblingen (DE)

(72) Erfinder:  
 • Ehrenleitner, Franz  
 70439 Stuttgart (DE)  
 • Weinand, Hans-Joachim  
 71254 Ditzingen (DE)

(74) Vertreter: Ostertag, Ulrich, Dr.  
 Patentanwälte  
 Dr. Ulrich Ostertag  
 Dr. Reinhard Ostertag  
 Eibenweg 10  
 70597 Stuttgart (DE)

**(54) Anlage zur Behandlung, insbesondere zum Lackieren, von Gegenständen, deren Geometrie eine Vorzugsrichtung aufweist**

(57) Eine Anlage zur Behandlung, insbesondere zum Lackieren, von Gegenständen (4), deren Geometrie eine Vorzugsrichtung aufweist, insbesondere von Fahrzeugkarosserien, weist mindestens ein Bad (2, 3) auf, in dem sich eine Behandlungsflüssigkeit, insbesondere ein Lack befindet. Mit Hilfe einer Fördereinrichtung (5, 13, 14) werden die Gegenstände (4) in einer Transportrichtung durch die Anlage hindurchgeführt. Die Gegenstände (4) werden jeweils von einer mit der Fördereinrichtung (5, 13, 14) verbundenen Eintaucheinrichtung (19 bis 24) getragen, die in der Lage ist, den Ge-

genstand (4) durch eine Drehung um eine sich unter einem Winkel zur Transportrichtung erstreckende Drehachse (21) in das Bad (2, 3) einzutauchen. Die Eintaucheinrichtungen (19 bis 24) sind dabei erfindungsgemäß so ausgebildet, daß die Transportrichtung (6) unter einem schrägen Winkel zur Vorzugsrichtung der Gegenstände (4) verläuft. Hierdurch läßt sich der Eintauchvorgang insbesondere hinsichtlich der aufzubringenden Kraft, der Verdrängung von Luft aus Hohlräumen und der Benetzung äußerer und innerer Oberflächen optimieren.

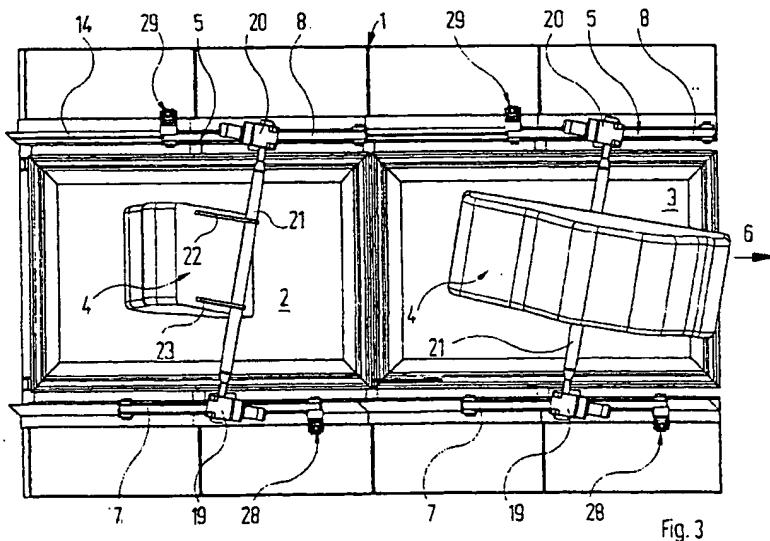


Fig. 3

## Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Anlage zur Behandlung, insbesondere zum Lackieren, von Gegenständen, deren Geometrie eine Vorzugsrichtung aufweist, insbesondere von Fahrzeugkarosserien, mit

- a) mindestens einem Bad, in dem sich eine Behandlungsflüssigkeit, insbesondere ein Lack, befindet, in welche die Gegenstände eingetaucht werden sollen;
- b) einer Fördereinrichtung, mit welcher die Gegenstände in einer kontinuierlichen oder intermittierenden Translationsbewegung in Transportrichtung durch die Anlage geführt werden können;
- c) einer Vielzahl von Eintaucheinrichtungen, die mit der Fördereinrichtung verbunden sind, jeweils einen Gegenstand tragen und in der Lage sind, diesen Gegenstand durch eine Drehung um eine sich unter einem Winkel zur Transportrichtung erstreckende Drehachse in das Bad einzutauchen.

[0002] In der Praxis hat die Geometrie der meisten zu lackierenden Gegenstände eine "Vorzugsrichtung", die sich gegenüber anderen Richtungen auszeichnet, also beispielsweise die Richtung einer Symmetriearchse oder einer Symmetrieebene oder die Richtung einer größten Fläche oder längsten Dimension. Bei bekannten Anlagen der eingangs genannten Art, wie sie beispielsweise in der DE 196 41 048 C2 beschrieben sind, werden die Gegenstände in einer Orientierung durch die Anlage hindurchgeführt, in welcher ihre Vorzugsrichtung parallel oder allenfalls senkrecht zur Transportrichtung steht. Bei Fahrzeugkarosserien, deren Lackierung als konkretes Ausführungsbeispiel in der oben genannten DE 196 41 048 C2 erläutert ist, bedeutet dies, daß die in diesem Fall als Vorzugsrichtung aufzufassende Längsrichtung parallel zur Transportrichtung steht. Dies ist die herkömmliche Art, in welcher Fahrzeugkarosserien in der Automobilindustrie durch verschiedene Bearbeitungsstationen transportiert werden. Die Drehachse, um welche die Fahrzeugkarosserien zum Eintauchen in das oder die Bäder verdreht werden, liegt dabei senkrecht zur Bewegungsrichtung. Dies hat zur Folge, daß die Fahrzeugkarosserien senkrecht zu ihrer Vorzugsrichtung gesehen, also über ihre Breite hinweg, gleichmäßig in das Bad eintauchen, daß insbesondere die Vorderseite der Fahrzeugkarosserie flächig oder zumindest linienhaft beim Eintauchen in das Bad mit dem Badspiegel in Berührung kommt. Dies kann mit einem erheblichen mechanischen Schlag verbunden sein. Die Weiterbewegung der Fahrzeugkarosserie in das Bad hinein ist wegen der ungünstigen Flüssigkeitsverdrängung mit einem erheblichen Kraftaufwand verbunden. Die Relativbewegung der Badflüssigkeit bei der Eintauchbewegung ist weitgehend parallel zu den Seiten-

flächen der Fahrzeugkarosserie, so daß diese verhältnismäßig schlecht angestromt werden. Auch die Verdrängung von Luft aus Hohlräumen innerhalb der Fahrzeugkarosserie sowie die Benetzung von Innenflächen ist bei der bekannten Eintauchart nicht optimal.

[0003] Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, eine Anlage der eingangs genannten Art so auszugestalten, daß der Eintauchvorgang kräftemäßig optimiert und die Benetzung der inneren und äußeren Flächen der zu lackierenden Gegenstände verbessert ist.

[0004] Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß

15 d) die Eintaucheinrichtungen so ausgebildet sind, daß die Transportrichtung unter einem schrägen Winkel zur Vorzugsrichtung des Gegenstands verläuft.

[0005] Unter einem "schrägen" Winkel wird hier ein 20 Winkel verstanden, der weder 0 noch 90° ist. Bei einer solchen Ausrichtung der zu lackierenden Gegenstände gegenüber der Transportrichtung läßt sich im allgemeinen sowohl der Eintauchvorgang als auch die Bewegung der Gegenstände durch das Bad hindurch optimieren:

25 So läßt sich fast immer eine Orientierung finden, bei welcher der Gegenstand mit einem Eck seiner Kontur so in die Behandlungsflüssigkeit eintaucht, daß letztere für den weiteren Eintauchvorgang strömungsgünstig zerteilt wird. Bei der Überlagerung der Translations- 30 bewegung mit der Drehbewegung werden die Anströmwinkel ständig verändert, so daß z. B. Seitenflächen, die beim Stand der Technik parallel zur Bewegungsrichtung stehen würden, zumindest zeitweise direkt angestromt werden können. Insgesamt entsteht in der Badflüssigkeit 35 eine höhere Turbulenz. Durch die "Taumelbewegung", welche der zu lackierende Gegenstand beim Eintauchen in das Bad und beim Hindurchbewegen durch das Bad erfährt, lassen sich innere Flächen der zu behandelnden Gegenstände besser erreichen; Hohlräume lassen sich besser entlüften. Insgesamt wird der Behandlungsvorgang sehr viel effizienter als bei den bekannten Anlagen.

[0006] Eine Möglichkeit, die gewünschte Orientierung 40 zwischen der Transportrichtung und der Vorzugsrichtung der zu behandelnden Gegenstände herbeizuführen, besteht darin, die Drehachse der verschiedenen Eintaucheinrichtungen in der Projektion auf eine horizontale Ebene unter einem schrägen Winkel zur Transportrichtung der Transporteinrichtung verlaufen zu lassen.

[0007] Alternativ oder zusätzlich ist es möglich, daß 45 die Drehachse gegenüber der Horizontalen verkippt ist.

[0008] Eine dritte Möglichkeit ist die, daß der Gegenstand in der Eintaucheinrichtung so montiert ist, daß seine Vorzugsrichtung unter einem schrägen Winkel zur Drehachse steht.

[0009] Besonders bevorzugt wird diejenige Ausgestaltung der Erfindung, bei welcher der Winkel zwischen

der Transportrichtung und der Vorzugsrichtung der Gegenstände einstellbar ist. In diesem Fall kann der fragliche Winkel von Fall zu Fall exakt auf die Geometrie der jeweils zu lackierenden Gegenstände abgestimmt werden.

[0010] Im allgemeinen ist, wie bereits erwähnt, die Vorzugsrichtung der Gegenstände die Richtung einer Symmetriearchse oder Symmetrieebene dieser Gegenstände.

[0011] Handelt es sich bei den zu behandelnden Gegenständen um Fahrzeugkarosserien, kann die Vorzugsrichtung die Längsachse der Fahrzeugkarosserie sein.

[0012] Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung wird nachfolgend anhand der Zeichnung näher erläutert; es zeigen

Figur 1: einen perspektivischen Ausschnitt aus einer Tauchlackieranlage für Fahrzeugkarosserien;

Figur 2: einen Schnitt durch die Anlage von Figur 1 senkrecht zur Bewegungsrichtung der Fahrzeugkarosserien, gesehen von rechts unten;

Figur 3: eine Draufsicht auf die Anlage von Figur 1;

Figur 4: eine Seitenansicht des Ausschnittes der Lackieranlage von Figur 1;

Figur 5: eine Seitenansicht eines Transportwagens, der in der Lackieranlage verwendet wird, mit einer hieran befestigten Fahrzeugkarosserie;

Figur 6: eine perspektivische Ansicht des Transportwagens samt Fahrzeugkarosserie von Figur 5;

Figur 7: eine vergrößerte Detailansicht im Bereich des mit dem Buchstaben A gekennzeichneten Kreises von Figur 2;

Figur 8: eine vergrößerte Detailansicht im Bereich des mit dem Buchstaben B gekennzeichneten Kreises von Figur 2.

[0013] Die in der Zeichnung dargestellte Tauchlackieranlage für Fahrzeugkarosserien umfaßt eine Vielzahl von senkrechten Ständern und horizontalen Trägern aufweisende Stahlkonstruktion 1, in der zwei Badbehälter 2, 3 aufgehängt sind. Die Badbehälter 2, 3 sind bis zu einem bestimmten Spiegel mit flüssigem Lack angefüllt, in welche Fahrzeugkarosserien 4 eingetaucht werden sollen. Diese Fahrzeugkarosserien 4 werden hierzu mit Hilfe von einzelnen Transportwagen 5 in Richtung des Pfeiles 6 (vgl. Figur 1) transportiert,

wobei diese Transportbewegung der einzelnen Transportwagen 5 unabhängig voneinander erfolgen kann und im Zuge dieser unabhängigen Bewegungen Verlangsamungen, Beschleunigungen, Stopps und auch Bewegungsumkehrungen möglich sind. Insgesamt erfolgt jedoch ein Transport der Fahrzeugkarosserien 4 in Richtung des Pfeiles 6 von Figur 1.

[0014] Die genaue Bauweise der Transportwagen 5 ist in den Figuren 4 bis 7 näher dargestellt. Wie insbesondere die Figur 6 zeigt, besitzt jeder Transportwagen 5 zwei Längstraversen 7, 8, an deren Unterseite jeweils zwei Doppelräder 9, 10 bzw. 11, 12 um eine horizontale Achse drehbar gelagert sind. Zusätzlich sind die Räder 9 bis 12 jeweils mit Hilfe eines in Einzelnen nicht dargestellten Drehschemels um eine vertikale Achse verdrehbar, so daß die Ausrichtung der Doppelräder 9 bis 12 gegenüber den jeweiligen Längstraversen 7, 8 verändert werden kann.

[0015] Die Doppelräder 9, 10 rollen auf einer ersten Lauffläche 13 und die Doppelräder 11, 12 auf einer hierzu parallelen zweiten Lauffläche 14 ab. Die Laufflächen 13, 14 sind ihrerseits auf jeweils einem I-Profilträger 15, 16 montiert, der von dem Stahlbau 1 getragen wird (vgl. insbesondere Figur 2).

[0016] In der Mitte der in Figur 6 unteren, ersten Lauffläche 13 ist eine Führungsrippe 17 angebracht, die von einer komplementären Ausnehmung aufweisenden Führungsgliedern 18 übergriffen wird. Jeweils ein Führungsglied 18 ist mit dem Drehschemel eines zugeordneten Doppelrads 9 bzw. 10 so verbunden, daß es dieses Doppelrad 9 bzw. 10 entsprechend dem Verlauf der Führungsrippe 17 um die vertikale Achse verdreht. Auf diese Weise folgen die Doppelräder 9, 10 der ersten Lauffläche 13. Die der zweiten, in Figur 6 oberen Lauffläche 14 zugeordneten Doppelräder 11, 12 dagegen sind als reine Nachlaufräder konzipiert; das heißt, es sind keine gesonderten Führungsmittel zur Beeinflussung der Winkellage der Räder um deren vertikale Drehachse vorgesehen. Auf diese Weise können die Genauigkeitsanforderungen an die Führungsmittel, mit denen die Transportwagen 5 auf den Laufflächen 13, 14 gehalten werden, gering gehalten werden.

[0017] In der Mitte der beiden Längstraversen 7, 8 der Transportwagen 5 ist jeweils ein Getriebeblock 19 bzw. 20 um eine vertikale Achse verdrehbar montiert, deren Abtriebswellen durch eine Drehwelle 21 verbunden sind. Wie insbesondere Figur 3 zeigt, sind die beiden Längstraversen 7, 8 des Transportwagens 5 in Transportrichtung gegeneinander etwas versetzt; die in Figur 3 obere Längstraverse 8 eilt der unteren Längstraverse 7 etwas voraus. Das Ausmaß dieses Vorauseilens ist einstellbar. Die Drehwelle 21 des Transportwagens 5 verläuft daher unter einem schrägen, von 90° abweichen Winkel zur Transportrichtung, die mit der Richtung der beiden Laufflächen 13, 14 übereinstimmt. Die Größe dieses Winkels hängt von dem Ausmaß ab, in dem die eine Längstraverse 8 der anderen Längstraverse 7 vorauseilt und wird nach der Geometrie der zu lak-

kierenden Fahrzeugkarosserie 4 gewählt. Ist die richtige Größe eingestellt, wird die Verdrehbarkeit der Getriebeklöcke 19, 20 auf den Längstraversen 7, 8 blockiert, so daß der Transportwagen 5 nunmehr eine in sich starre Einrichtung wird.

[0018] Auf der Drehwelle 21 sind in Abstand zueinander zwei Befestigungsplatten 22, 23 befestigt, die in der Seitenansicht eine Dreiecksform haben. Die normalerweise nach oben zeigenden, längsten Kanten dieser Dreiecke sind gleich lang. Die Höhen dieser Dreiecke sind jedoch unterschiedlich: Die in den Figuren 5 und 6 weiter hinten liegende Befestigungsplatte 23 ist etwas niedriger als die in diesen Figuren vordere Befestigungsplatte 22. Auf den nach oben zeigenden Kanten der Befestigungsplatten 22, 23 ist eine Fahrzeugkarosserie 4 in geeigneter, nicht dargestellter Weise befestigt. Diese ist somit gegenüber ihrer normalen Ausrichtung in doppelter Weise verkippt: Durch die ungleiche Höhe der Befestigungsplatten 22, 23 verläuft die Unterseite der Fahrzeugkarosserie 4 nicht mehr horizontal; die Mittelebene der Fahrzeugkarosserie 4 steht nicht mehr vertikal. Außerdem verläuft die Mittelebene der Fahrzeugkarosserie 4 nicht mehr parallel zur Transportrichtung sondern in einem spitzen Winkel zu dieser.

[0019] An die Getriebeklöcke 19, 20 ist jeweils ein Elektromotor 24 bzw. 25 angeflanscht. Die Anordnung ist so, daß bei Bestromung der Elektromotoren 24, 25 die Drehwelle 21 in einer bestimmten Richtung verdreht wird, wobei in sie Kräfte von beiden Seiten her eingeleitet werden.

Die Verdrehung der Drehwelle 21 ist von einer entsprechenden Verdrehung der Fahrzeugkarosserie 4 um die Achse der Drehwelle 21 begleitet.

[0020] Die Doppelräder 19 bis 12 der Transportwagen 5 sind selbst nicht angetrieben. Der Vorwärtstrieb der Transportwagen 5 erfolgt vielmehr über einen gesonderten Antrieb, der nachfolgend anhand der Figuren 6 bis 8 näher erläutert wird.

[0021] Parallel zu den beiden Laufflächen 13, 14 erstrecken sich zwei senkrecht ausgerichtete, stationäre Antriebsflansche 26, 27. Diese wirken jeweils mit einem Preßrollenantrieb 28 bzw. 29 zusammen, der an der Seitenfläche der benachbarten Längstraverse 7, 8 mittels einer Lasche 30 bzw. 31 befestigt ist. Die Preßrollenantriebe 28, 29 umfassen jeweils einen elektrischen Antriebsmotor 32, 33 und ein Antriebsgetriebe 34, 35. Letzteres treibt die parallelen, vertikalen Achsen zweier Preßrollen 36, 37 bzw. 38, 39 an, die von beiden Seiten her gegen den jeweils zugeordneten Antriebsflansch 26 bzw. 27 angepreßt werden. Werden die Antriebsmotoren 32, 33 bestromt, laufen die Preßrollen 36, 37 bzw. 38, 39 auf den jeweiligen Seitenflächen der Antriebsflansche 26, 27 ab und bewegen dabei den Transportwagen 5 auf den Laufflächen 13, 14 vorwärts.

[0022] Jeder Transportwagen 5 umfaßt seine eigene Wagensteuerung, unter deren Regime er sowohl seine Translationsbewegung entlang der Laufflächen 13, 14 als auch die Drehbewegung der Fahrzeugkarosserien 4

um die Achse der Drehwelle 21 ausführt. Auch die Einstellung des "Vorlaufs", mit dem die eine Längstraverse 8 im Betrieb der anderen Längstraverse 7 des entsprechenden Transportwagens 5 vorausfährt, kann unter der Kontrolle dieser Wagensteuerung erfolgen.

[0023] Die Funktion der oben beschriebenen Tauchlackieranlage insgesamt ist wie folgt:

[0024] Die zu lackierenden Fahrzeugkarosserien 4 werden jeweils auf einen eigenen Transportwagen 5

10 aufgesetzt; der richtige Winkel, unter dem die Drehwelle 21 stehen soll, wird durch Einstellen des Vorlaufes der einen Längstraverse 8 gegenüber der anderen Längstraverse 7 herbeigeführt und fixiert. Nun werden die Fahrzeugkarosserien 4 den Bädern 3, 4 nacheinander auf ihren Transportwagen 5 zugeführt. Hat das vorauselnde Ende einer Fahrzeugkarosserie 4 den Beginn des in Transportrichtung 6 ersten Bades 2 erreicht, entscheidet die Wagensteuerung, ob diese Fahrzeugkarosserie 4 in dieses Bad 2 eingetaucht werden soll.

20 Wird dies bejaht, werden die Elektromotoren 24, 25 bestromt. In Abstimmung mit der Geschwindigkeit der Translationsbewegung, die durch die Preßrollenantriebe 28, 29 vorgegeben wird, werden die Elektromotoren 24, 25 bestromt und die Fahrzeugkarosserie 4 um die

25 Achse der Drehwelle 21 verdreht und in den im Bad 2 enthaltenen Lack eingetaucht. Aufgrund ihrer doppelten Verkipfung durchlaufen die Fahrzeugkarosserien 4 dabei eine Art Taumelbewegung, die besonders gut in den Figuren 1 bis 3 erkennbar ist. Hierdurch läßt sich erreichen,

30 daß die Fahrzeugkarosserie 4 nicht mit der gesamten Vorderseite gleichzeitig in das Lackbad eintaucht, was mit einem erheblichen mechanischen Schlag verbunden sein und erhebliche Kraft erfordern kann. Taucht die Fahrzeugkarosserie 4 statt dessen mit 35 einem vorstehenden Eck, zum Beispiel mit dem oberen Eck eines Kotflügels, voraus in das Lackbad ein, wird letzteres strömungsgünstig beim weiteren Eintauchvorgang zerteilt; der Eintauchvorgang läßt sich glatt mit deutlich geringerem Kraftaufwand abwickeln. Befindet

40 sich in dem zuerst eintauchenden Bereich der Fahrzeugkarosserie 4 zudem eine Öffnung, z.B. eine Scheinwerferöffnung, so kann der Lack definiert in die inneren Hohlräume der Fahrzeugkarosserie 4 eindringen und die dort vorhandene Luft über andere, noch 45 nicht eingetauchte Öffnungen verdrängen. Alle inneren Flächen der Fahrzeugkarosserie 4 werden gut benetzt.

[0025] Je nach Wunsch kann die Translationsbewegung des Transportwagens 5 bei eingetauchter Fahrzeugkarosserie 4 verlangsamt oder angehalten und die

50 Fahrzeugkarosserie 4 einer Schaukelbewegung unterzogen werden, indem die Elektromotoren 24, 25 abwechselnd gegensinnig bestromt werden. Nach der gewünschten Verweilzeit im Bad 2 wird die Fahrzeugkarosserie 4 durch Betätigung der Elektromotoren 24, 25

55 und Verdrehung um die Achse der Drehwelle 21 wieder aus dem Bad 2 herausgehoben.

[0026] Bei Bedarf kann die Fahrzeugkarosserie 4 oberhalb des Bades 2 durch entsprechende Bestro-

mung der Elektromotoren 24, 25 in unterschiedliche Winkelpositionen gebracht werden, um ein möglichst vollständiges Auslaufen und Abtropfen des Lacks in das zugeordnete Bad 2 zu ermöglichen und auf diese Weise die Verschleppung von Lack zu minimieren. Sodann wird durch Betätigung der Preßrollenantriebe 28, 29 die Translationsbewegung des Transportwagens 5 wieder aufgenommen, ggfs. mit höherer Geschwindigkeit, bis die Fahrzeugkarosserie 4 das in Bewegungsrichtung zweite Bad 3 erreicht hat. Dort können dieselben Vorgänge erneut ablaufen, wie dies für das erste Bad 2 beschrieben wurde.

[0027] In bestimmten Lackieranlagen folgen unterschiedliche Fahrzeugkarosserien 4 aufeinander, die in unterschiedlicher Weise behandelt werden müssen. Dies ist mit der beschriebenen Lackieranlage ohne weiteres möglich. Beispielsweise kann ein Bad 2, 3 vollständig überfahren werden; die Fahrzeugkarosserie 4 kann auch mit einer rückwärts gerichteten, kombinierten Dreh- und Translationsbewegung in das fragliche Bad 2, 3 eingetaucht werden. Das "Ausheben" der Fahrzeugkarosserie 4 aus dem Bad 2, 3 kann durch Fortsetzung der Drehbewegung in dem Drehsinn geschehen, in dem der Eintauchvorgang erfolgt war; alternativ ist es auch möglich, durch Umkehr der Drehrichtung der Drehwelle 21 die Fahrzeugkarosserie 4 auf derselben Seite aus dem Bad 2, 3 wieder herauszudrehen, auf der sie zuvor eingetaucht war. Der Winkel der Drehwelle 21 lässt sich zudem für jede Fahrzeugkarosserie 4 individuell optimal einstellen.

[0028] Da, wie erwähnt, aufeinanderfolgende Fahrzeugkarosserien 4 in unterschiedlicher Weise in den Bädern 2, 3 behandelt werden können, können sich unterschiedliche Abstände zwischen aufeinanderfolgenden Transportwagen 5 einstellen. Diese unterschiedlichen Abstände können auf Wunsch durch entsprechende Beschleunigung bzw. Verzögerung aufeinanderfolgender Transportwagen 5 wieder vergleichmäßig werden.

[0029] Am Anfang der Lackieranlage befindet sich eine nicht dargestellte Aufgabestation, an welcher die einzelnen Fahrzeugkarosserien 4 auf einen stehenden Transportwagen 5 aufgesetzt und an diesem befestigt werden. In entsprechender Weise befindet sich am Ende der Lackieranlage eine Abnahmestation, an welcher die Fahrzeugkarosserien 4 von einem stehenden Transportwagen 5 abgenommen werden. Sowohl die Aufgabe- als auch die Abnahmestation sind als Hubstationen ausgebildet. In der Abnahmestation wird der entleerte Transportwagen 5 nach unten abgesenkt, bis die Laufflächen 13, 14, die sich auch in die Abnahmestation hinein fortsetzen, mit parallelen Laufflächen 13', 14' fluchten, die sich in einem Untergeschoß des Stahlbaues 1 zurück bis zur Aufgabestation erstrecken. Die leeren Transportwagen 5 werden auf diesen Laufflächen 13', 14' unterhalb der Bäder 2, 3 entgegen der Richtung des Pfeils 6 zur Aufgabestation gebracht, was mit einer höheren Geschwindigkeit geschehen kann. In der Aufga-

bestation werden die Transportwagen 5 wieder auf das Niveau der oberen Laufflächen 13, 14 gebracht und, wie schon beschrieben, mit neuen zu lackierenden Fahrzeugkarosserien 4 bestückt.

5 [0030] Wie insbesondere der Figur 1 zu entnehmen ist, befinden sich sämtliche Fördertechnikkomponenten der beschriebenen Lackieranlage seitlich von den Bädern 2, 3, so daß die in den Bädern 2, 3 befindlichen Flüssigkeiten von diesen Fördertechnikkomponenten nicht verschmutzt werden können.

#### Patentansprüche

- 15 1. Anlage zur Behandlung, insbesondere zum Lackieren,  
von Gegenständen, deren Geometrie eine Vorzugsrichtung aufweist, insbesondere von Fahrzeugkarosserien, mit
  - 20 a) mindestens einem Bad, in dem sich eine Behandlungsflüssigkeit, insbesondere ein Lack, befindet, in welche die Gegenstände eingetaucht werden sollen;
  - b) einer Fördereinrichtung, mit welcher die Gegenstände in einer kontinuierlichen oder intermittierenden Translationsbewegung in Transportrichtung durch die Anlage geführt werden können;
  - c) einer Vielzahl von Eintaucheinrichtungen, die mit der Fördereinrichtung verbunden sind, jeweils einen Gegenstand tragen und in der Lage sind, diesen Gegenstand durch eine Drehung um eine sich unter einem Winkel zur Transportrichtung erstreckende Drehachse in das Bad einzutauchen,  
**dadurch gekennzeichnet, daß**
  - d) die Eintaucheinrichtungen (19 bis 24) so ausgebildet sind, daß die Transportrichtung (6) unter einem schrägen Winkel zur Vorzugsrichtung des Gegenstands (4) verläuft.
- 25 2. Anlage nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet,**  
**daß** die Drehachse (21) in der Projektion auf eine horizontale Ebene unter einem schrägen Winkel zur Transportrichtung (6) der Transporteinrichtung (5, 13, 14) verläuft.
- 30 3. Anlage nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet,**  
**daß** die Drehachse (21) gegenüber der Horizontalen verkippt ist.
- 35 4. Anlage nach einem der vorhergehenden Ansprü-

che.

**dadurch gekennzeichnet, daß der Gegenstand (4) in der Eintaucheneinrichtung (19 bis 24) so montiert ist, daß seine Vorzugsrichtung unter einem schrägen Winkel zur Drehachse (21) steht.**

5

5. Anlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche.

**dadurch gekennzeichnet, daß der Winkel zwischen der Transportrichtung (6) und der Vorzugsrichtung der Gegenstände (4) einstellbar ist.**

10

6. Anlage nach einem der vorhergehenden Ansprüche.

**dadurch gekennzeichnet, daß die Vorzugsrichtung der Gegenstände (4) die Richtung einer Symmetriearchse oder Symmetrieebene der Gegenstände (4) ist.**

15

7. Anlage nach Anspruch 6, bei welcher die Gegenstände

Fahrzeugkarosserien sind, **dadurch gekennzeichnet, daß die Vorzugsrichtung die Längsrichtung der Fahrzeugkarosserie (4) ist.**

20

25

30

35

40

45

50

55

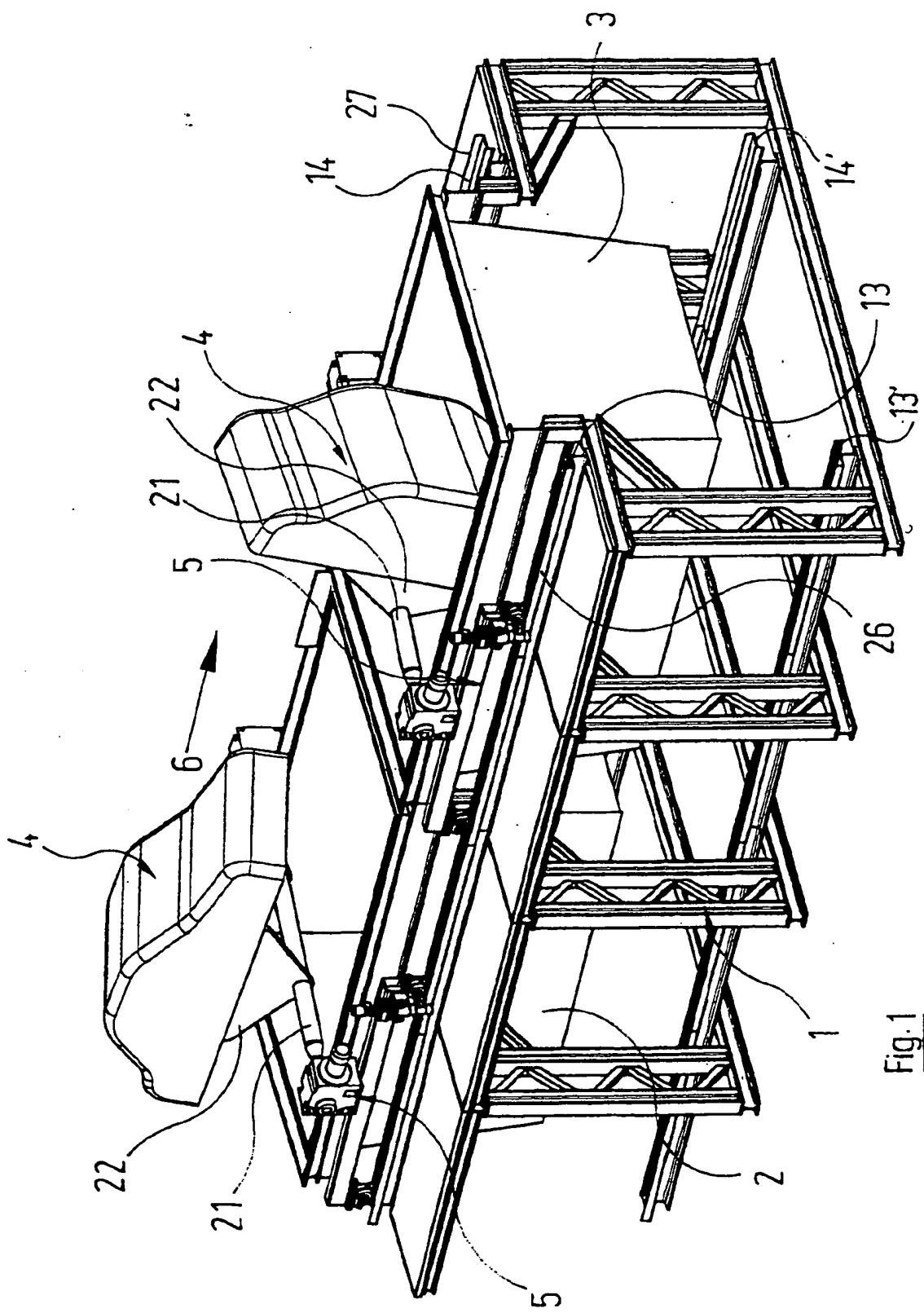
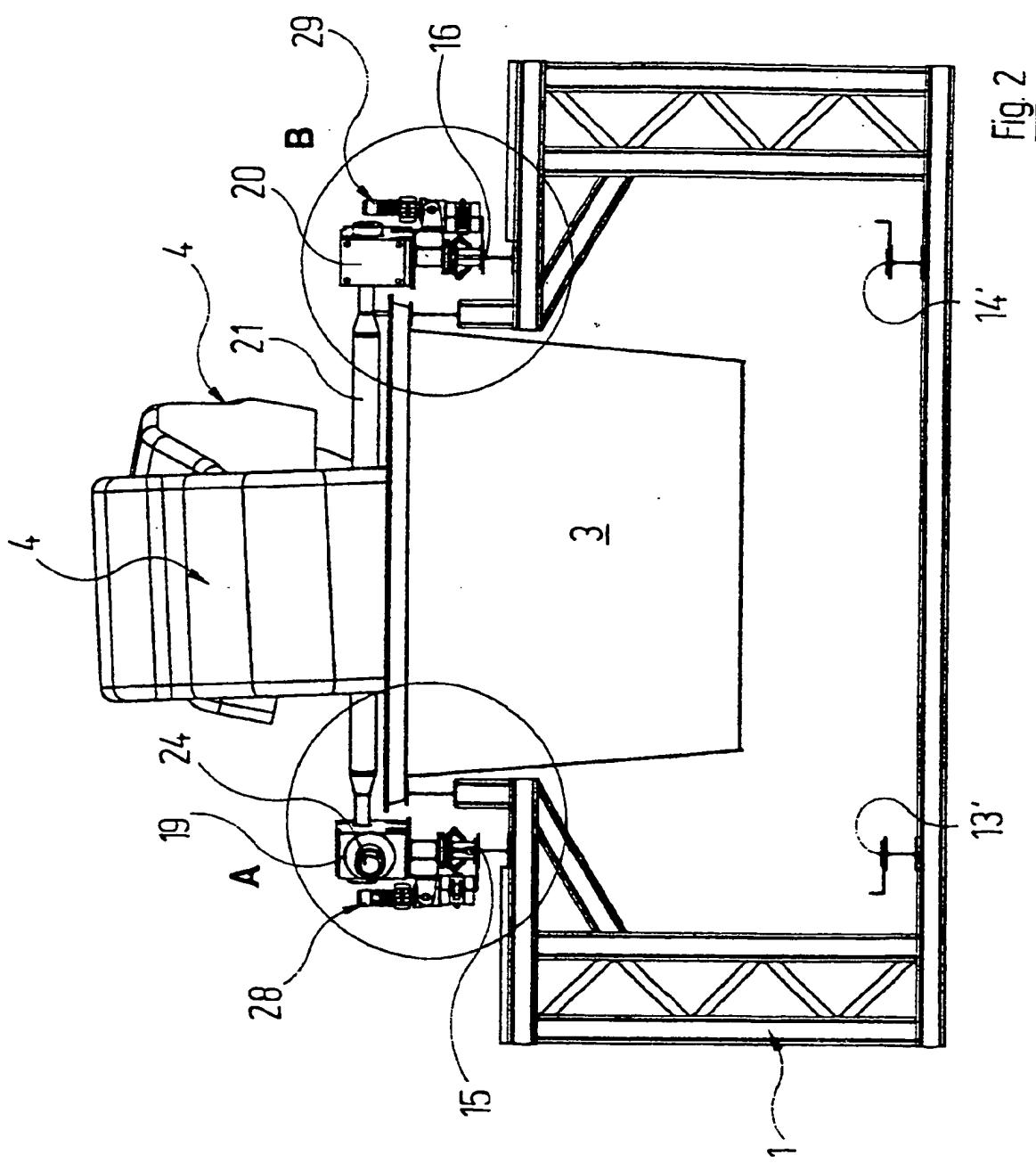
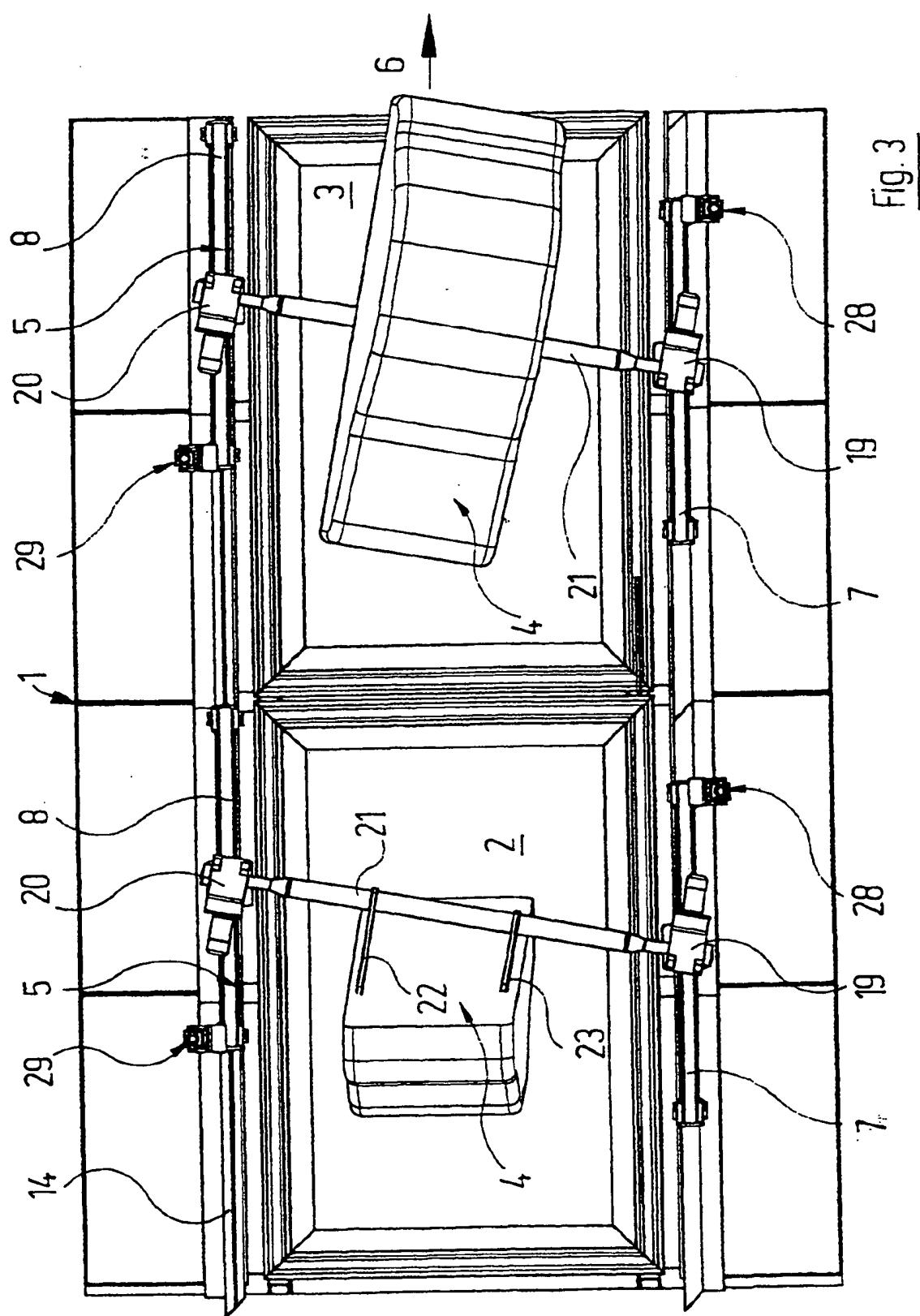


Fig.1





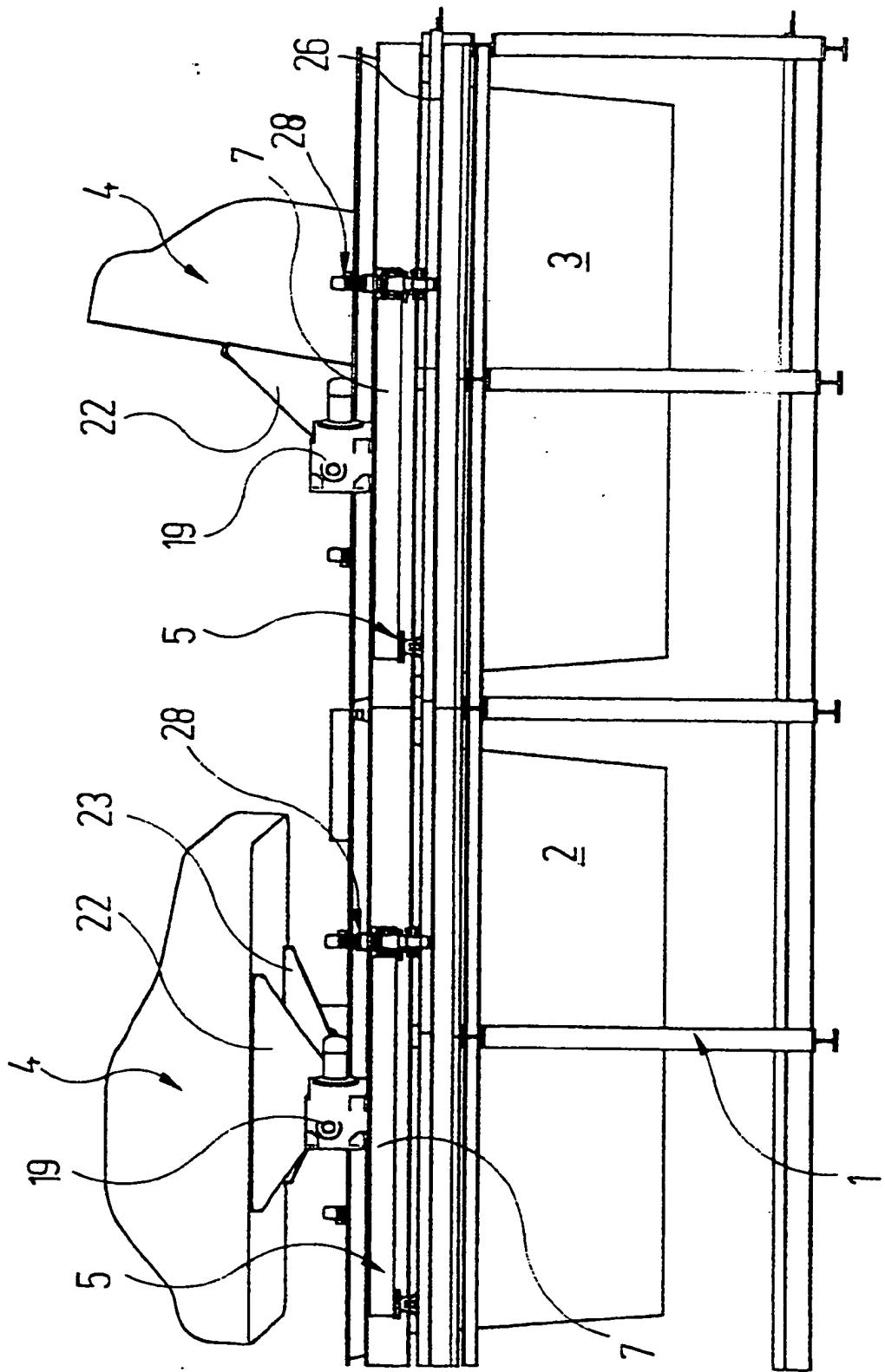


Fig. 4

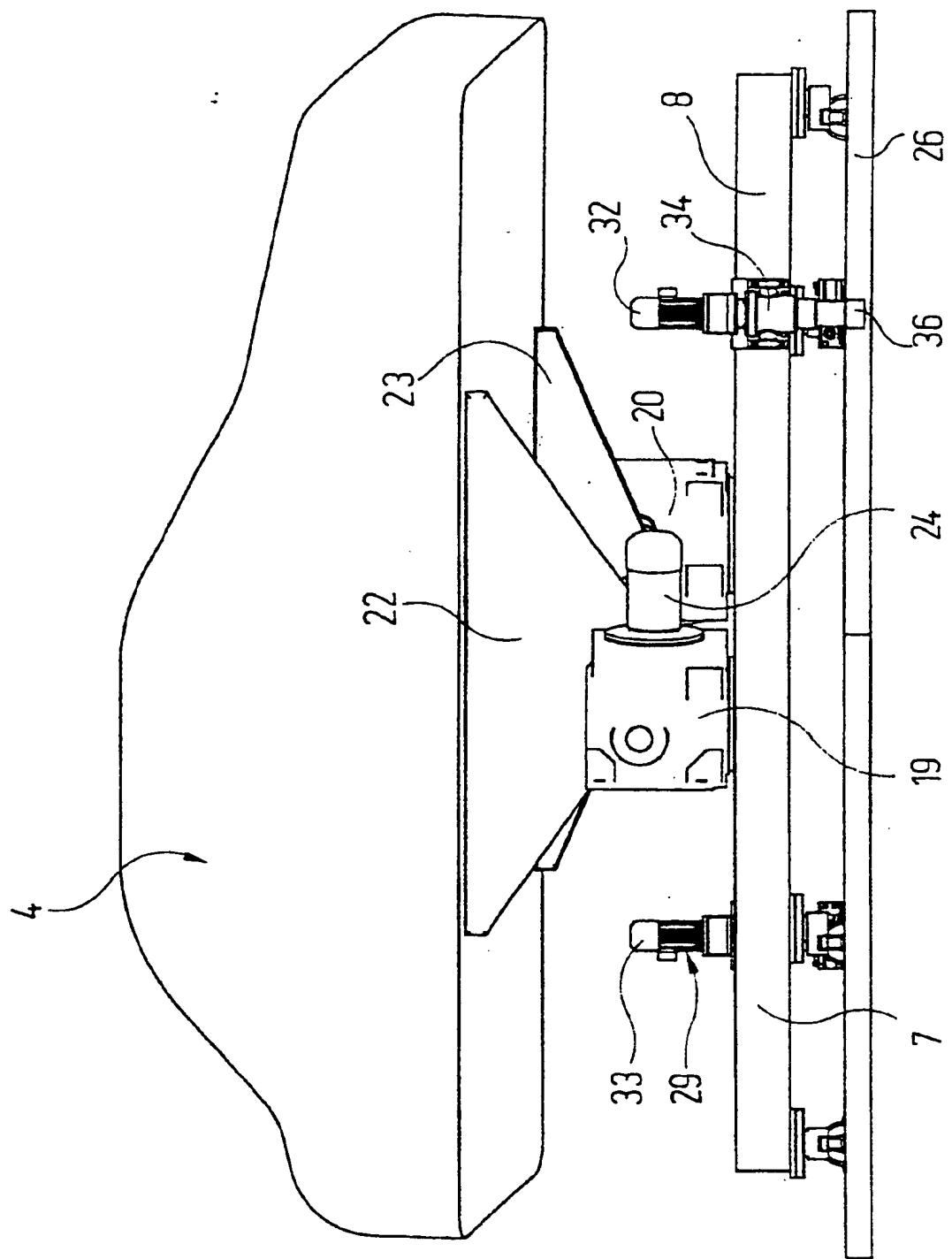


Fig. 5

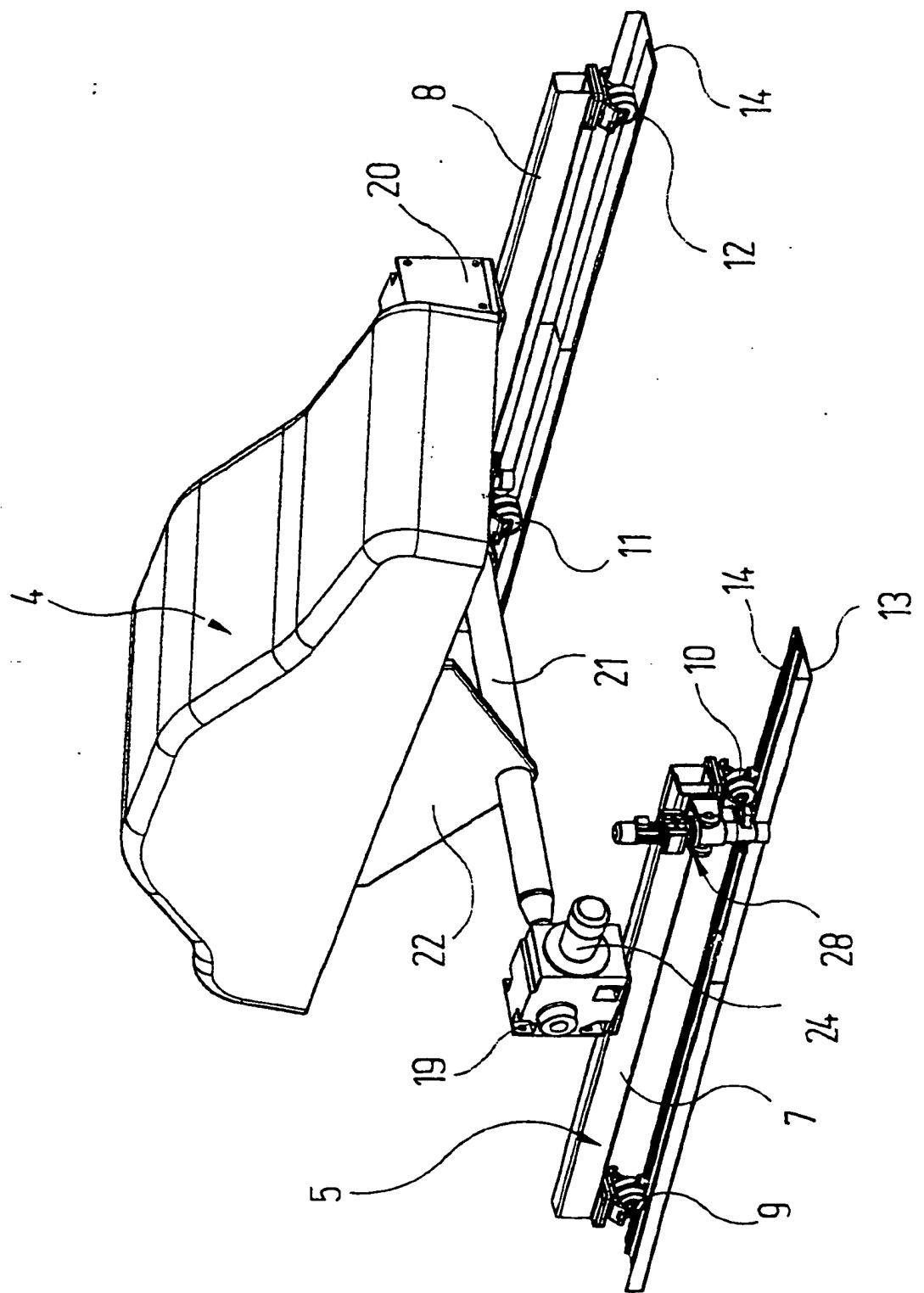


Fig. 6

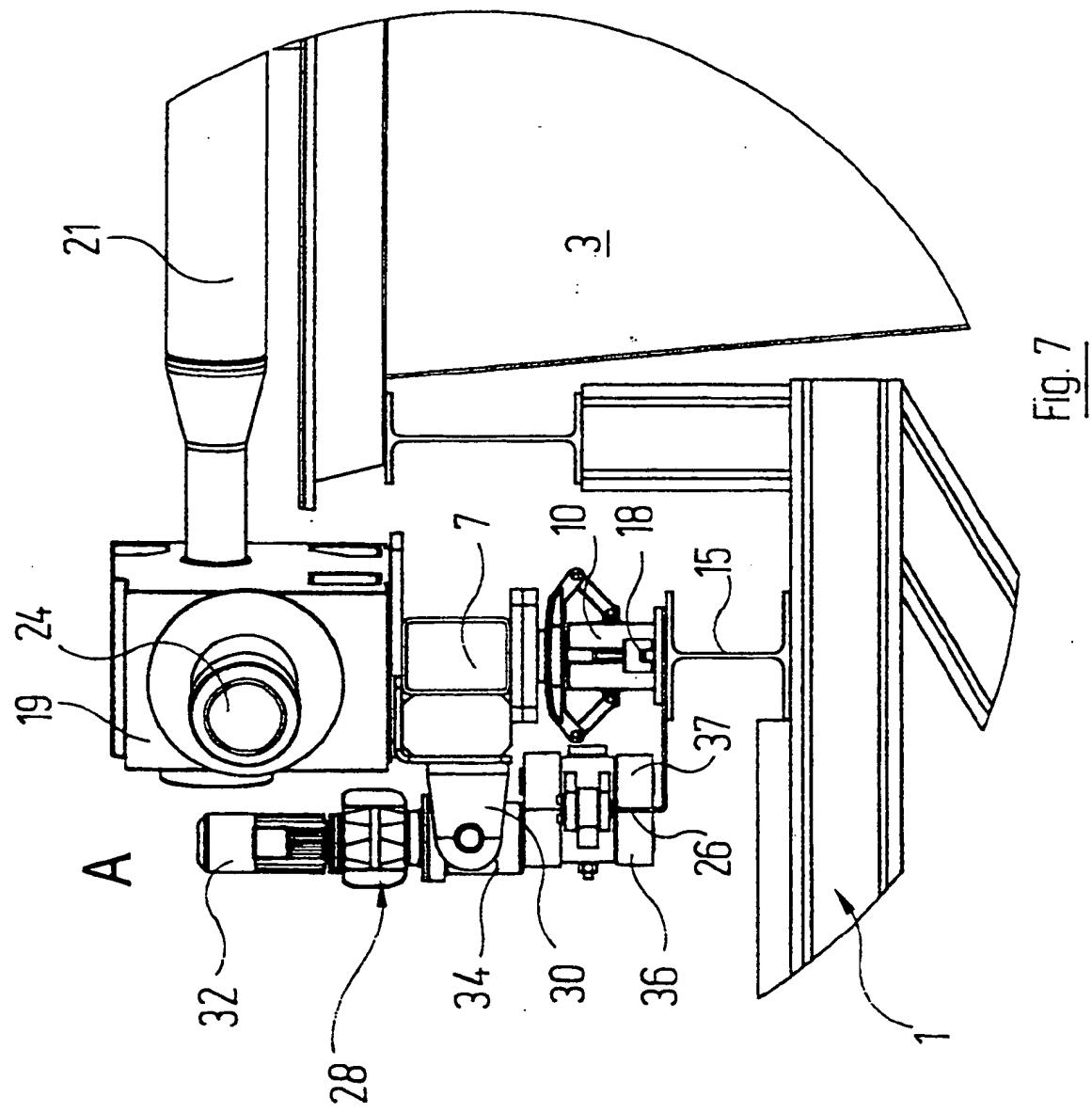
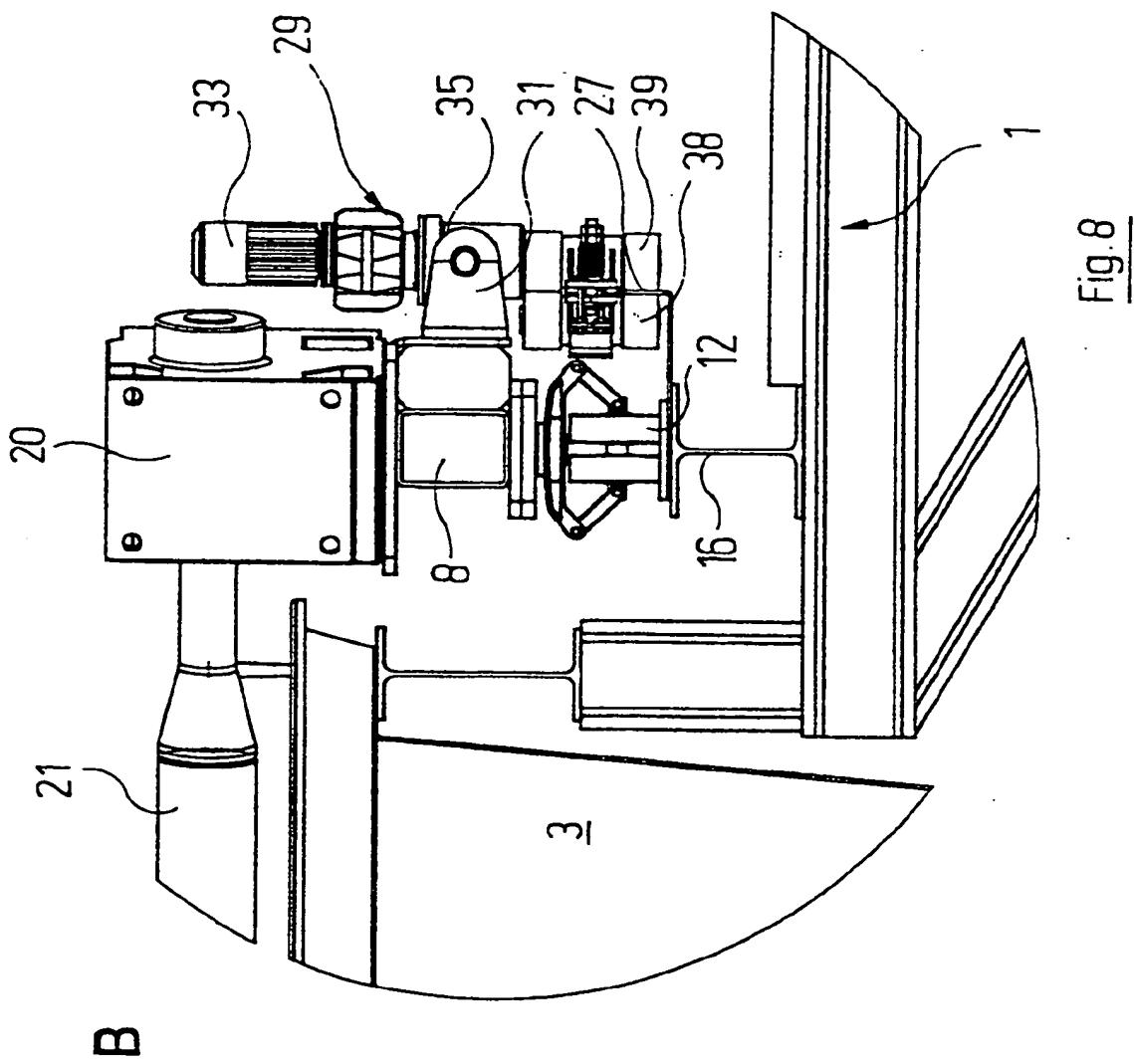


Fig. 7





Europäisches  
Patentamt

## EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 01 12 7220

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE					
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.CI.7)		
A, D	DE 196 41 048 A (FLAEKT AB) 16. April 1998 (1998-04-16) * das ganze Dokument *	1	B65G49/04 B05C3/10		
A	US 2 598 201 A (GETHIN WILLIAMS ET AL) 27. Mai 1952 (1952-05-27) * das ganze Dokument *	1-3			
RECHERCHIERTE SACHGEBiete (Int.CI.7)					
B05C B65G					
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt					
Recherchenort	Abschlußdatum der Recherche	Prüfer			
DEN HAAG	16. Januar 2002	Beernaert, J			
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE					
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur					
T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument					

EP011272203 B1/PDF/CH

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 01 12 7220

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.  
 Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am  
 Diese Angaben dienen nur zur Orientierung und erfolgen ohne Gewähr.

16-01-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 19641048	A	16-04-1998	DE	19641048 A1	16-04-1998	
			AU	727746 B2	21-12-2000	
			AU	4707297 A	05-05-1998	
			BR	9712260 A	24-08-1999	
			CN	1232413 A	20-10-1999	
			DE	29724558 U1	06-12-2001	
			WO	9815359 A1	16-04-1998	
			EP	1170063 A1	09-01-2002	
			EP	0929365 A1	21-07-1999	
			HU	9904671 A2	28-05-2000	
			JP	2001501532 T	06-02-2001	
			PL	332601 A1	27-09-1999	
			TR	9900673 T2	21-06-1999	
US 2598201	A	27-05-1952	GB	584432 A	15-01-1947	
			BE	480102 A		
			DE	821473 C		
			US	2658008 A	03-11-1953	